Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1412

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het eigen vermogen van Air France–KLM* (ingezonden 20 februari 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 3 maart 2015)

Hierbij beantwoord ik de vragen van het lid Bashir (SP) over het eigen vermogen van Air France KLM.

Vraag 1
Kunt u zich het debat op 28 januari 2015 herinneren over de situatie bij KLM, waarin u aangaf niet meteen op cijfers over de ontwikkeling van het eigen vermogen van KLM te kunnen reageren maar dat u hier in overleg met de Minister van Financiën op terug zou komen?

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Bent u inmiddels in staat om te reageren op het verloop van het eigen vermogen van de holding Air France–KLM vanaf 2011 tot heden? Zo ja, wat is uw reactie? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2
Ja, de onderstaande tabel geeft de ontwikkeling van het eigen vermogen van Air France KLM weer. De daling van het eigen vermogen wordt verklaard door drie factoren: aanhoudende verliezen van Air France KLM, verliezen op de pensioenverplichting als gevolg van dalende rente, en een eenmalige afwaardering als gevolg van verandering in de boekhoudregels (aanpassing aan de zgn. IAS 19 standaard).

ah-tk-20142015-1412
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Eigen vermogen Air France KLM in mln. euro’s

2011	2012	2012*	2013	2014
6.040	4.980	3.637	2.293	-632

* Door een verandering in de boekhoudregels moest Air France KLM € 1.335 mln. afschrijven op het eigen vermogen. Daarom is voor 2012 het eigen vermogen volgens zowel de oude als de nieuwe (2012*) methode weergegeven.
Het negatieve vermogen is voor een aanzienlijk deel ontstaan door boekhoudkundige correcties. Waar het om gaat is of het bedrijf op de (middel-) lange termijn aan zijn verplichtingen kan voldoen. Daarom kijken financiers naar de kasstromen van het bedrijf. Hier kijken financiers naar om te bepalen of een partij in staat is om leningen terug te betalen. De cash flows van Air France KLM verbeterden juist, van € 353 mln. in 2011 naar € 879 mln. in 2014. Air France KLM geeft dan ook aan geen problemen te hebben met het aantrekken van financiering. In het jaarverslag rapporteert Air France KLM dat het voldoet aan de met de banken afgesproken criteria. Dit laat onverlet dat Air France KLM voor de uitdaging staat om tot structurele verbetering van de resultaten te komen en daartoe voortvarend aan de slag dient te gaan met de implementatie van het strategisch plan Perform 2020, zoals ook in mijn brief aan de Kamer van 19 februari jl. (met kenmerk IENM/BSK/2015/38958) is aangegeven.

Vraag 3
Wat is uw reactie op de meest recente jaarcijfers van KLM en van de holding Air France–KLM?

Antwoord 3
Voor mijn reactie op deze jaarcijfers verwijs ik naar mijn brief aan de Kamer van 19 februari.

Vraag 4, 5, 6 en 7
Heeft u kennisgenomen van het artikel «Fransen willen KLM nu slopen»?[1]
Wat is uw reactie hierop?
In hoeverre acht u de kans reëel dat de Fransen binnenkort een «coup» plegen op de zelfstandigheid van KLM? Wat vindt u hiervan?
Welke mogelijkheden (al dan niet juridisch) zijn er om een dergelijke actie te voorkomen? Zie u hier ook een rol weggelegd voor de premier? Zo niet, waarom niet? Zo ja, wanneer kunnen we hier actie verwachten van de premier?
Kunt u uitleggen wat u nog allemaal (al dan niet juridisch) kunt doen? Wat gaat u concreet doen?

Antwoord 4, 5, 6 en 7
Ik heb kennisgenomen van het genoemd artikel uit de Telegraaf, dat is gebaseerd op anonieme bronnen. De directie van Air France KLM heeft op 15 februari jl. afstand genomen van dit bericht.
Zoals in mijn eerdere brieven is vermeld, is het van belang dat Air France en KLM in goed samenwerking binnen de groep Air France KLM de verdere noodzakelijke stappen naar structureel herstel zetten. Daarbij is het zaak dat KLM binnen de groep een voldoende autonome positie houdt.
Wat betreft een mogelijke rol van de premier kan worden opgemerkt dat ik, als bewindspersoon verantwoordelijk voor het luchtvaartdossier, contact onderhoud met KLM, Air France KLM en de Franse overheid en daarbij spreek namens het kabinet. Waar relevant wordt nauw samengewerkt met andere bewindspersonen.
Zoals eerder gemeld worden de ontwikkelingen op de voet gevolgd en is er veelvuldig contact met de besturen van Air France KLM, KLM en de Franse overheid. Zo spreek ik binnenkort samen met de Franse Staatssecretaris van Transport, de heer Vidalies, met de heer De Juniac, de CEO van Air France

[1] «Fransen willen KLM nu slopen», De Telegraaf, 13 februari 2015

KLM en de heer Elbers, de CEO van KLM. De Kamer ontvangt daarvan verslag, zoals in het ordedebat van 24 februari 2015 is gevraagd.